

- 1 開催日時 令和元年12月20日(金) 午前10時00分～午後0時3分
- 2 開催場所 長野市役所第二庁舎8階 会議室281
- 3 出席者 出席委員7人(うち代理出席1名)、欠席委員1人、事務局職員7人、
(株)地域総合計画2人、傍聴人1人
- 4 次第
 - 1 開 会
 - 2 あいさつ
 - 3 協議事項
 - (1) アンケート調査結果について(中間報告) 資料1-1
資料1-2
資料1-3
 - (2) 長野市自転車活用推進計画概要(案)について 資料2-1
資料2-2
資料2-3
 - (3) 長野市自転車ネットワーク計画(案)について 資料3
 - 4 その他

【3 協議事項】

- (1) アンケート調査結果について(中間報告)
事務局から資料1-1、1-2、1-3により説明があった。

[意見等]

◆A委員

アンケート調査の回収率が高く、35%を超えたということは、関心があると感じた。
また、交通ルールの認知度や自転車に対する理解が高いことが分かった。
自転車走行中などの危険についても感じていることは皆同じなので、その部分を改善していくと、自転車利用が増えるのではないかという方向性を感じた。
今回のアンケート結果は中間報告ということなので、最終結果があるということでしょうか。

⇒事務局

その通りである。

◆C委員

集計別で、回答内容等を細分化することができるか。
また、市民向けアンケートの自転車利用距離についてはどうなるっているか。
その利用距離を利用頻度・目的別等で分けて集計は行うのか。

◆(株)地域総合計画

回答された方の属性などについては、回答内容を整理し集計を順次進めている。
市民の自転車利用距離については、資料1-3の10頁【問14】で回答を記載し
高校生については24頁【問4】で回答を記載している。

◆D委員

【問10】の回答の中で、「駐輪に困らないから」という回答が25.2%あったことが
意外であった。
駐輪というのは、駅周辺などの駐輪場のニーズに対する反応なのか。
一般的に、町中に出たときに駐輪するスペースのことなのか。

⇒事務局

回答の中で、買い物・通勤等の回答が多かったので、買い物であれば商業施設での
駐輪に困らない。また、通勤であれば、職場での駐輪に困っていないというような回
答の傾向だと思われる。

◆E委員

資料1-3、フリーアンサーのところが調整中になっている。
市で進める施策を考える上で、フリーアンサーの意見は提案型のものが多く、方向性
を見出すときに 大事な部分になってくる。
市の施策が解決できるようなフリーアンサーの集計をしていただきたい。

◆A委員

部会委員は、自転車活用推進計画内容を検討していく役目である。
計画の施策等を決める前に、フリーアンサーの内容を確認する場があるか確認したい。

⇒事務局

アンケート結果は中間報告であり、最終的にはフリーアンサー部分も全体集計した
最終結果をお示しする。
最終結果には、委員の皆様にご分類した中身をすべて確認していただける内容とし、
先ほどご質問があったクロス集計については、本日、委員の皆様から要望があれば、
その要望に沿うように集計したものを含めて報告する。

◆A委員

委員のご指摘については、今回は間に合わないが、今後対応をしていくということ
である。
また、クロス集計について要望があれば、本日も後日でもよいので具体的な内容
を出してほしい。

⇒事務局

本日ご議論いただいても足りない部分が出てくると思う。ご意見等ありましたら文章などでいただければ、1月中旬頃にご意見等まとめたものを皆様にお送りするのでご確認いただき、更にご意見等あればご連絡をお願いします。

◆C委員

アンケート結果から、「距離別」で、「どのくらいの頻度」で、「どのような目的」なのかというところを整理することが参考になると思った。

走行経路についても、整理する際に「頻度の高い経路」と「少ない経路」が見た目にはわかるように整理していただけるとネットワーク計画の参考になると思う。

◆A委員

走行経路については、非常に使われている道だが、自転車にとっては環境が良くない道が浮かびあがってくれば、今後整備する参考となる。

また、目的地まで最短経路でも環境が悪く、怖くて走行できない道路がある。その場合、遠回りでも安全な道路を選ぶことが普通だと思う。

そうすると、経路として危険な道路は誰も使われないという判断になる。かなり高度な判断となるが、市では道路状況を把握していると思うので判断をお願いしたい。

(2) 長野市自転車活用推進計画の概要（案）について

事務局から資料2-1、2-2、2-3により説明があった。

【意見等】

◆E委員

説明の中で、日常的に自転車に乗るための交通政策の推進と、サイクルツーリズムを導入していこうという話が出ている。

個人的には、サイクルツーリズムを取り入れてもらえるのは大変嬉しい話ではあるが、前回の部会では、今長野市として進めるべきものは、自転車の利用促進という話になった覚えがある。自転車通行空間の整備も、サイクルツーリズムのどちらも費用がかかる話なので、どちらかに重点化をしていかないと、全てが中途半端になってしまう可能性がある。

サイクルツーリズムについては、県が全県的に進めているので、そちらの方は、県の施策を使いながら一緒になって進めていく方が良いのではないかと。

今回は、長野市の自転車利用をどうやって促進していくかに集中した方が、施策が生きてくるのではないかと。

◆A委員

計画年数も2024年までという限られた年数でもある。

道路整備には手を付けないで、ソフトウェアであれば、自転車で巡る観光の情報発信などができると思う。それよりも、日常の通勤・通学・買い物で利用している人の割合をもっと増やすこと。自動車の利用度をもっと下げるにはどうしたらよいかを対策することが重要ではないかと。

◆E委員

サイクルツーリズムは範囲がとても広く、サイクリストは1日に100km、200km位自転車に乗るので、長野市を出発しても目的地が市外となる。

長野市だけで、どうこうしようとするものではないと思う。

◆A委員

千曲川サイクリングロードについては、現状を見ても長野市の責任で整備をしないといけないと思う。

◆F委員

千曲川サイクリングロードの路面標示については、サイクリングロードのみの路面表示となるのか、サイクリングロードに至るまでの路面にも表示するのか。

愛媛県のしまなみ海道は、そこに至るまでの路面に「あと何km」等の案内表示やブルーラインが引かれていた。千曲川サイクリングロードも行くまでに、色々なルートがあるため、初心者にはわかりづらく、たどり着けないと思う。

⇒事務局

現段階では、千曲川サイクリングロードのみの路面標示等を考えていたが、委員のご指摘のあったように、そこに至るまでの案内等も重要となってくるので、今後検討していきたい。

◆A委員

電車で長野駅に輪行バックで来て、そこからブルーラインが引かれていて、千曲川サイクリングロードまで安全な誘導があると、多少距離が遠くても良いと思う。

また、サイクリングロードに向かう途中で、川中島の古戦場でも観光しながら行ける誘導の仕方を考えてみるのも良いのではないか。道路整備は難しくても、ペイント整備であれば、線を繋ぎ合わせて目的地まで誘導できると思う。あるいは地図等で、安全に気持ちよく走行できるルートを案内することも考えられる。

◆D委員

千曲川サイクリングロードは自転車専用道路ではなく、歩行者と自転車の混在である。個人的には、千曲川サイクリングロードを自転車専用道路にした方が良いと思う。

そして、サイクリングロードに並行して歩道レーンを作ることにより安全も確保でき、千曲川サイクリングロードの価値観も上がるのではないか。

サイクルツーリズムの話が出たが、長野県は地形が良くないので旅行者は多くないと思う。そういった部分にお金をかけるより、サイクリスト等のために既存サイクリングコース等をしっかり整備し、レベルアップさせた方が良いと思う。

また、先ほどのアンケート結果内で駐輪場が足りているという回答が多かったのは、アンケートの取り方や回答したユーザーが、自転車を利用している方たちだったのだと

思う。

個人的には駐輪場が足りているとは思わない。大型の駐輪場を整備するのではなく、例えば、歩道の植栽等の部分を舗装して駐輪場に整備するといったことも考えた方が良いと思う。

また、市内の自転車走行レーンがミッシングしているので、レーンが繋がるようにまとめていただきたい。

◆A委員

千曲川サイクリングロードは、歩行者よりも近隣の住民が車で走行している。

農耕車以外の車が通れないようにし、ガードも農耕車が通れる程度の幅に狭めるべきではないか。

歩行者が日常的な散歩等に利用できる歩行者道路の整備は、とても良いことだと思う。

また、市内の駐輪場は足りているという結果だが、アンケートに回答いただいた方は、自転車を利用されている方がほとんどで、週一回以上で6割いる。

自分の目的地に、駐輪場があるから利用しているということかもしれないので、アンケート結果を、短絡的に考えるのはどうかというご指摘だった。

自転車専用のブルーラインのネットワーク化については、それをなくしてこの計画は成り立たないと思っている。

旧SBC通りを自転車でよく走るが、既存のブルーラインについても現状を確認し見直していかなければいけないと思う。

すべてのネットワークを2024年までに作るのは難しいと思うが、この部会のコンセンサスとしては、最低限このエリアは環境整備を実施しようということが話し合わせ、長野市が自転車の利用促進を頑張っているということが、市民に見える形になると良いと思う。

◆C委員

以前、千曲建設事務所管内で地域振興には、自転車道路を活用しようという動きがあり、県の地域戦略推進型公共事業を利用し取り組んだ経過がある。上山田温泉を起点に自転車道を地域振興に活用しようということで、千曲市内の自転車マップを作成した。

それに応じた、地点名等を結ぶ距離標と併せて舗装修繕や、自転車道への案内標示も行った。

◆G委員

旧SBC通りは、以前は交差点の中は走行させないルールだったが、自転車のガイドラインが示され、交差点は直進できるものとなった。

それに伴い、上高田交差点で、11月末から12月上旬にかけて国土交通省が路面標示を行った。

次に事故関係で、上高田北から東口方面に向かう歩道幅は3mないが、自転車通行可となっている。

最近、自転車と歩行者の事故が多く発生しており、高校生が多い状況。

アンケート結果からはルールを知っているとの結果だったが、友達と並走しての事故が数件ある。長野市においても、国土交通省が整備した流れで、自転車通行帯を整備していただきたい。

今までは、自転車を車から守るということで歩道通行を進めてきたが、警察庁では、今後は、自転車通行可の歩道の 신설はなるべく認めないとのこと。

自転車通行可の歩道がある場所の自転車横断帯も、その前後の自転車通行環境が整備されているところは良いが、自転車歩道通行可を結ぶ自転車横断帯は廃止していく方針となっている。

上高田についても、自転車横断帯を消して横断歩道を全体的に伸ばした。

今は、歩行者を自転車から守りなさいという流れが来ているが、自転車を悪者にしたくないので、自転車が走行できる環境整備を進めていただきたい。

◆A委員

少なくとも、現在建設中の道路に関しては、県・市とも自転車と歩行者が同じ歩道帯の中で色分けしているところが沢山あるが、そういったものが無くなっていくのか。

◆C委員

例えば、歩道を4mにすれば公安委員会の規定の中では、歩道内で区分けすることとされている。

理想は、長野運動公園の車・自転車・歩行者がすべて分かれていることが理想ではあるが、多額の整備費がかかる。現在建設中の場所で言えば、松代ロイヤルホテル付近は、高校生が多く通行するため、すべて分離している。

すべての工事で対応できているわけではないが、順次進めている。

◆G委員

新しく建設する道路に植栽を作らなくてもよいのであれば、植栽の部分が歩行者や自転車のために有効活用できると良いと思う。

◆A委員

歩道内の通行帯が薄茶色で塗られているが、なぜ青く塗らないのか。

◆G委員

色は法律で決まってない。松本市は、環境に配慮してレンガ色にしている。

◆A委員

長野市では、歩道内の通行帯が薄茶色で塗られていて、歩行者に色の違いがわからないため、自転車通行帯の上を歩いている人がいる。

◆G委員

ガイドラインの中で、自転車専用通行帯は水色で示されているが、歩道内の区分けについては規定されていない。

◆A委員

計画の概要（案）について、内容を確認していただき「これが必要」というような部分があればご意見いただきたい。

私から一つ、6の自転車の活用に向けた施策 ア. 自転車を活用したライフスタイルの定着の【具体的な施策の展開】公共交通と組み合わせた通勤・通学の推進だが、都市計画的な視点で考えると、自転車なら3km以内で利用される方が多いので、例えば駅まで3km以内の人口比率、バス停まで3km以内の人口比率、あるいは駐輪場のあるバス停までの人口比率を出すと、平坦部の8割以上の人は、3km自転車を乗ってもらえれば、駅かバス停があるというようなものが見えてくるのではないかと思う。

◆E委員

4頁に安全に向けた啓発と賠償責任保険加入の促進とあるが、交差点の一時不停止、夜の無灯火運転、テールライトが点いていないなどが見受けられる。

ルール徹底をしっかりとしていかなないと、せっかく利用促進をしても事故が減少しない。事故のニュースが報道されるたびに、自転車は危険だから乗るのをやめようとなることが懸念されるので、安全に向けた啓発についても知恵を出し合っただけで欲しいと思った。

◆A委員

夜間自転車を乗っていて、前方の高校生が並走しているのに直前まで気付かなかったことがある。原因は、テールに反射板は付いているが、汚れているため反射しなかった。

テールライトが点いていると、数百メートル先からでも認知できる。自転車道に街路灯をつけるとなると、多額の費用がかかるので、自転車にテールライトを推奨し「テールライトを付けることが当たり前」となれば良いと思う。

あるいは、せめて高校生に制服か鞆に反射板を付けてほしい。テールライトも安価で購入でき、身の安全を守るので、例えば多くの方がホームセンターで自転車を購入しているの、ホームセンターに協力してもらい、普及していく方法も考えられるのではないか。

⇒事務局

アンケートの中でも、ルールは知っているが、取り締まりを強化してほしいという意見もある。安全教育についても、10年以上前に教育を受けたという回答が多かったので、各世代に応じた安全教育も取り入れていければと考えている。

◆A委員

この計画が出来上がれば、新聞報道等で取り上げられる場があると思う、その時にハード面の取り組みだけでなく、ソフト面でも市民に利用促進の取り組みをアピールできる内容としていけたら良いと思う。

また、歩行者と自転車の事故が多いということなので、歩行者の方にももう少し光を反射するものや光を出すようなものを身に着けると言ったような教育があってもいい。

◆B委員

高校生は自転車の運転に自信があるので怖くない。市民アンケートでは「自動車の通行があるとき」が危険だと感じているが、高校生は、「道路が狭いとき」などである。

高校生は車道にでもしっかり走行できると思うが、高齢者は走行中に揺れるので、車にとっても怖い。学生と高齢者など、教育は世代毎に分けて実施した方が良い。

◆A委員

続いて、目標像について長野市の自転車の利活用がこうあって欲しいというようなご意見がありましたらお願いしたい。

◆D委員

道路通行法で自転車は軽車両ということで、二段階右折をしなくてはいけない。

自転車活用推進法として国がこれだけ力を入れているのであれば、自転車は軽車両というジャンルから考え直した方が良い。

また、自転車に特権を与えるわけではないが、「専用信号機」や「自転車の二段階右折の免除」などがあっても良いのではないかな。

◆A委員

自転車専用の信号機があるか。

外国にはある。

◆G委員

日本にはない。

◆A委員

自転車の信号機については、すべての信号が赤の時に自転車のみ青になり交差点等を通行できるイメージだと思う。

先ほどの委員の意見は、交差点が二段階右折するには余りに使いにくい道だから、自転車が右側走行あるいは右側の歩道を走って短距離で走行するというような交差点に関しては、自転車専用信号機を設置することができないかというご指摘だったと思う。

理由があり右側通行が多い交差点はありそうなので、そういった所に関しては試してみる価値があるかもしれない。

◆B委員

3頁6. 自転車の活用に向けた施策 イ. 自転車通行空間等の整備 ゾーン30におけるハード的交通安全対策の実施は、生活道路幹線をイメージしているのか。

⇒事務局

その通りである。

ゾーン30自体が、ゾーンエリア中は30km規制になっているが、30km規制のままでは、自転車、歩行者、車が混在しているので、その辺のすみ分けをネットワーク計画を含めながら考えていければと思っている。

◆A委員

ゾーン30kmの中にも、自転車走行帯を入れることを検討するということか。

⇒事務局

その通りである。

◆A委員

皆さんから、この計画の中に入れてほしい項目等があれば、再度ご意見をいただきたい。ギリギリになって、これを追加して欲しいとなると事務局の負担が大きくなるので、できれば早めをお願いしたい。事務局としては、いつまでに報告すればよいか。

⇒事務局

できれば年内くらいをお願いしたい。

◆A委員

資料で分からないことがあれば、事務局に問い合わせてください。

また、皆さんの経験の中で、他の都市の事例や、他の国の事例等でも構いませんので事務局にご意見ください。

◆E委員

サイクルでも色々ある。ロードバイク、シクロクロスやマウンテンバイクなどがある。

長野はいい財産をたくさん持っているので、ターゲットをどこにするのかというところで変わってくる。

◆C委員

マップを整理するのであれば、トイレと水飲み場を入れた方が良いので参考にしてほしい。

◆A委員

目標像については、今まで皆さんが自転車に乗ってきて経験してきた中でこんな風になれば良いと言う様なイメージでもよいので、あれば事務局に伝えてください。

- (3) 長野市自転車ネットワーク計画（案）について
事務局から資料3により説明があった。

【意見等】

◆A委員

資料1の中では、予算と時間の関係もあるので、犀川より北側を優先的に整備していくということですがご意見ありますか。

◆C委員

犀川より北側のみということか。

⇒事務局

説明の中にもあったように、犀川の北側、南側を一緒に整備する場合もある。

アンケート調査の結果を見ながら、委員の皆様にお諮りして進めていきたいと考えている。目指す目標は、犀川の北側、南側の両方を整備すること。

◆A委員

通勤・通学を重点的に整備していくことになるので、どちらかというと通勤・通学が多い北側から整備していきたいということでしょうか。

⇒事務局

その通りである。

◆E委員

朝の通勤時間帯をみると、丹波島を自転車で渡る方がかなり多い。

距離的にどこまで自転車に乗っているかわからないが、目的地が、長野駅や市内の高校などと考えたときに、長い距離を乗っていると考えられる。南側から長距離利用されている方か、短距離を多く利用している北側なのか、どちらに効果があるのかを考慮して選定いただきたい。

◆A委員

事務局からの説明だと、アンケート結果を重視して全体（北側・南側）の中で一定のニーズがある部分を整備していくということである。

◆D委員

コンパクトシティなど将来的な都市計画の場合は、行政で意図的に道路の設定をすれば、自転車ユーザーは必然的にその道路へ流れると思う。

今ある分ばかりにくい道路にお金をかけて整備等するよりも、1本分やり易い自転車通行レーンを市内にひいてみてはどうか。

例えば、試験的に整備してみると、少し遠回りになるが走りやすいと感じる方は多いと思う。

◆A委員

丹波島橋は、慢性的な渋滞になっている。

しかし、自転車で走るには余り嬉しくない道であるが、そういう場所を集中的に対策してみると、自転車は意外と保有される可能性がある。

◆D委員

車は渋滞しているが、自転車はスイスイ走れる。そういったものを見て、車から自転車へ乗り換えてみようという人が出ると良い。

◆E委員

丹波島橋はバスレーンの規制があり、車で丹波島を渡るには、10分から15分くらいかかる。その時間があれば、自転車だと相当の距離を走れる。

そういう部分も考えながら進めてほしい。

◆D委員

バイパスを開けるという発想は、自転車通行空間にいかせないか。

⇒事務局

自転車専用のバイパスを開けるというのは難しい。アンケート調査結果から使用している道路、目的地等をクロス集計かける中で、「使用している道路を整備する」のか、「誘導できる道路が近くにあればその部分を整備する」のかをしっかりと検討してネットワークを作っていきたいと考えている。

特に丹波島橋をどうしていくかは、大きな課題となっており、管理している長野県と協議しながら良い方策ができればよいと考えているので、委員の皆様にもお知恵を拝借しながら進めていきたい。

◆A委員

目標としては、ネットワークなのでネットワークを組んでいただき、象徴的な道路を1本作るのではなく、市内の自転車通行帯を組み合わせ、少し遠回りでも市内の大概の所には行けるようなものが見えてくると良い。例えば、利用率という点から、旧県庁通りがターゲットになりやすいと思う。

◆D委員

ネットワークとは、複数のものがリンクされるということでしょうか。

◆A委員

現在、長野市内でもブルーライン等の自転車が走行しやすい空間が少しずつできているが、整備できるところだけ整備している状況なので繋がっていない。

そういった通行帯を、できるだけネットワークの中に入れて繋げていく方向で検討していくということで理解している。

取り掛かりとして、通勤・通学を重点的に整備することは賛成だが、買い物のニーズもかなり高いので、危険な道などを次のステップとして視野に入れて欲しい。

ここは、ネットワークというよりはピンポイントの整備になる場合もある。

【4 その他】

次回の部会は、2月頃開催を予定している。

午前12時3分部会終了